

Vous voyez donc par là qu'en ce qui concerne l'efficacité, notre service est égal ou légèrement supérieur à celui du Pacifique-Canadien.

(4) *Différence entre le N.-C. et le P.-C. en ce qui concerne les locomotives.*—Le National-Canadien a quelque 4,500 milles de voies comprenant des rails légers, ce qui restreint la catégorie de locomotive diesel dont on peut se servir par suite de la charge que peuvent soutenir les essieux. D'après les renseignements que nous avons, le Pacifique-Canadien a moins de 100 milles de voies formées de rails légers exigeant l'exclusion de certaines locomotives diesel. A cause des restrictions de poids que suscite l'état des rails et des ponts, le National-Canadien a besoin de plus de 200 locomotives diesel à faibles essieux pour effectuer le transport sur ces embranchements. Le Pacifique-Canadien n'a que six locomotives diesel à faibles essieux. Alors que ces locomotives à faibles essieux doivent être disponibles pour un emploi minimum sur les embranchements, elles sont peu utilisées. Comme de telles locomotives, en raison de leur nature, ne peuvent être utilisées conjointement avec les locomotives de la ligne principale, cela restreint la souplesse des locomotives du National-Canadien dans une plus grande mesure que celles du Pacifique-Canadien.

Il en coûterait un prix prohibitif pour rendre ces embranchements propres à l'emploi des locomotives utilisées sur les lignes principales (une moyenne d'environ \$30,000 à \$50,000 par mille).

Les besoins supplémentaires de locomotives diesel que créent les restrictions de poids se traduisent dans les frais d'exploitation du National-Canadien par une plus forte dépréciation de l'outillage que ne le laisserait supposer la différence dans le transport dont se chargent les deux chemins de fer.

(5) *Milieu.*—A titre d'entreprise étatisée, le National-Canadien est sujet à des pressions venant du public dans une mesure beaucoup plus forte que le Pacifique-Canadien; et la forme des pressions exercées distingue le National-Canadien de la société privée ordinaire. Il en est ainsi parce que chaque Canadien croit instinctivement, et bien entendu, avec raison, qu'il est, comme propriétaire, intéressé à l'exploitation du National-Canadien. Ce chemin de fer fonctionne à l'échelle nationale et ses services sont si divers et si personnels qu'ils touchent la vie des Canadiens dans toutes les provinces du Canada. Par exemple, quand l'évolution de la technologie et les nouvelles formes de concurrence exigent que notre exploitation soit moderne et efficace, le National-Canadien devient l'objet d'un flot de commentaires provenant des députés, des rédacteurs de journaux, des employés et d'autres intérêts particuliers, de représentants des collectivités, etc.; on veut approuver ou s'opposer, collaborer ou résister. Inutile de dire que la situation ajoute aux difficultés de la direction; nos frais d'exploitation et notre capacité de réalisation, j'en suis convaincu, se ressentent de telles considérations.

La direction a établi comme ligne de conduite que le National-Canadien doit être un employeur prévenant à tous les égards. Nous avons tâché d'éviter les changements radicaux dans la main-d'œuvre d'entretien, lorsque les fluctuations brusques du transport pouvaient désorganiser gravement la vie de la collectivité. Quand les congédiements considérables sont indiqués à un endroit quelconque et qu'ils peuvent bouleverser une agglomération qui comptait depuis de longues années sur le chemin de fer pour les emplois, le National-Canadien étudie spécialement la situation et élabore des réductions de personnel réparties sur une certaine période. Avec l'aide du personnel du chemin de fer, la méthode permet aux employés congédiés de chercher d'autres emplois ou de se placer ailleurs au service du chemin de fer; la désorga-